

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
TOT VASTSTELLING VAN EEN KADER VOOR DE PLANNING, UITVOERING EN
OPVOLGING VAN HET MOBILITEITS- EN VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

6 OKTOBER 2022

*Gezien de adviesaanvraag van de minister van Mobiliteit, Elke Van den Brandt, over het **voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor het plannen, uitvoeren en opvolgen van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid**, ontvangen op 26 augustus 2022;*

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

Gelet op artikel 7 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO), zoals goedgekeurd door het parlement op 13 oktober 2017;

De commissie is samengekomen op 8, 22 en 27 september en op 6 oktober 2022;

Na de vertegenwoordiger van het kabinet van de minister te hebben gehoord,

brenkt de commissie op 6 oktober 2022 onderstaand eensluidend advies uit:

1. CONTEXT

Overeenkomstig de mobiliteitsordonnantie van 2013 (die volgt op de Vle staatshervorming) heeft de regering op 25 maart 2021 het nieuw gewestelijk mobiliteitsplan ('GewMP'), bekend onder de naam Good Move, aangenomen. Dit plan is het resultaat van een ongekend participatief proces tussen publieke en privéactoren, het maatschappelijk middenveld en de burgers. Tijdens dit overleg werden een aantal verbeteringen van de mobiliteitsordonnantie van 2013 onder de aandacht gebracht. Dit betreft zowel het Good Move-plan zelf als de gemeentelijke mobiliteitsplannen ('GemMP'), evenals bepaalde tekortkomingen die een echte opvolging en uitvoering van het mobiliteitsbeleid mogelijk maken.

Om deze redenen en gezien het aantal toe te passen wijzigingen is beslist een nieuwe ordonnantie op te stellen en de huidige in te trekken.

1) Beoogde doelstellingen van de herziening van de mobiliteitsordonnantie van 2013:

1. Vereenvoudigen:

- a. **het GewMP** met herformulering van de bestanddelen en van de structuur van het GewMP
- b. **de GemMP**: vereenvoudiging van de inhoud, van de opmaakprocedure (momenteel te omslachtig en ingewikkeld) en van de opvolging van de GemMP. Zij worden ook facultatief, terwijl de evaluatie van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid dan weer wordt versterkt.

2. Wijzigen van het regelgevingskader:

- a. Naleven van de verordening (EU) 2016/679 (bescherming van personen);
- b. Verduidelijking van de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC);

- c. Oprichting van een Brussels Kenniscentrum van de mobiliteit;
- d. Versterken van de rechtsgrondslag van het lokale mobiliteitscontract.

3. Harmoniseren:

- a. verduidelijking van de positie van de GemMP's (als lokale variant van het GewMP), om overlapping bij de opmaakprocedure (MER) te voorkomen;
- b. beter afstemmen van de GemMP's op het GewMP (preciseren van lokale specifieke kenmerken);
- c. zorgen voor een sterkere koppeling tussen de evaluaties van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau en de opvolging van de uitvoering van het GewMP.

2) Het herschrijven van deze nieuwe ordonnantie moet zorgen voor

- o voldoende leesbaarheid en
- o rechtszekerheid.

Een deel van de structuur en enkele grote principes van de mobiliteitsordonnantie van 2013 werden niettemin overgenomen in deze nieuwe ordonnantie.

Het was de bedoeling om zo

1° **Een oplossing te bieden voor de toepassingsproblemen van de mobiliteitsordonnantie van 26 juli 2013.** Met name de inhoud en de structuur van het gewestelijk mobiliteitsplan moeten worden herzien (georganiseerd met een algemeen en een specifiek deel, elk bestaande uit strategische, regelgevende en zelfs budgettaire delen; becijferde doelstellingen en concrete acties om vast te leggen in het regelgevende deel, terwijl dit over het strategische niveau gaat, enz.) en de zware en ingewikkelde procedure voor de opmaak van de GemMP's, terwijl deze voortvloeien uit het GewMP;

2° **de uitvoering van het mobiliteitsbeleid te vergemakkelijken, met name door de oprichting van instanties die de uitvoering van het mobiliteitsbeleid opvolgen** (versterking van de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC)) en de ontwikkeling van instrumenten om de mobiliteit op te volgen, door gegevens te verzamelen en diverse analyses en statistieken mogelijk te maken (via een kenniscentrum binnen Brussel Mobiliteit).

3° in te spelen op de verklaring inzake het **algemene mobiliteitsbeleid** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: een beleid van 'open data' voor openbare gegevens met het oog op de ontwikkeling van oplossingen voor de samenleving; met 'Good Move', om de Brusselse doelstellingen en engagementen inzake klimaat en milieu te realiseren, cf. Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP); innovatie en testtoestellen, permanente evaluatie van het gevoerde beleid; ondersteuning van gemeenten en subsidies via het 'lokaal mobiliteitscontract'; een genderspecifieke aanpak en aandacht voor zwakke weggebruikers.

3) Wijzigingen aangebracht aan de mobiliteitsordonnantie van 2013

1° Met betrekking tot het gewestelijk mobiliteitsplan (GewMP)

- Koppeling GBP en mobiliteitsnetwerken
- geldigheidsduur van het GewMP: aangenomen door de regering voor 10 jaar en blijft van kracht totdat het nieuwe plan is aangenomen

2° Met betrekking tot de structuur en de minimale inhoud van het GewMP

- Meer samenhang en logica:
- Een strategisch en een reglementair deel:
Voordien: 2 delen - algemeen en specifiek, elk samengesteld uit 2 of 3 delen, strategisch, reglementair en budgettair-.
Het strategische gedeelte omvat de gekwantificeerde doelstellingen en de concrete acties die in het GewMP zijn opgenomen. Het actieplan is een operationeel programma dat budgettaire en tijdsindicatoren omvat.
- Het reglementair deel bestaat uit voorschriften die de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken en de instrumenten voor de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan waarborgen.
- Evaluatie vooraf vóór het opstellen van het nieuwe GewMP en het bijbehorende MER en *'overleg met de gemeenten en de actoren wiens lijst zodoende wordt bepaald en opstellen van een ontwerp van een GewMP en een MER in overleg met de gemeenten en de commissie.'*

De ordonnantie formuleert de minimale voorwaarden voor de opmaak van het GewMP en bepaalt dat elk volgend GewMP kan voortbouwen op het uitgebreide co-constructieproces dat aan de goedkeuring van Good Move is voorafgegaan. Deze procedure vastleggen in een wettekst zou deze onnodig 'betonnen' en zou geen enkele ruimte laten voor de bottom-up en co-constructieve processen die noodzakelijk en wenselijk zijn voor de uitwerking van een volgend GewMP.

Er moet op worden gewezen dat de wijzigingen van het strategisch gedeelte die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet langer onderworpen zijn aan het openbaar onderzoek en andere formaliteiten waarin de huidige ordonnantie voorziet.

3° Met betrekking tot de opvolging van het GewMP

- Oprichting van een Brussels Kenniscentrum van de mobiliteit om alle ontwikkelingen en trends inzake mobiliteit te analyseren en voor de follow-up van de uitvoering van het GewMP (minstens om de dertig maanden). Het Kenniscentrum zal deel uitmaken van Brussel Mobiliteit.
 - o **1) Globale evaluatie op gewestelijk niveau:** aangestuurd door de gemeenten (uitvoering van het GewMP); raadpleging van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie om te bepalen of het plan al dan niet moet worden gewijzigd en om de eventuele uit te voeren corrigerende maatregelen te specificeren.

- o **2) Specifieke evaluaties op gemeentelijk niveau:** over de uitwerking en de mate van uitvoering van het GewMP op gemeentelijk niveau, met het oog op de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid, op basis van de eerder door het Kenniscentrum gedefinieerde indicatoren of andere indicatoren of elementen die zij relevant achten; de gemeenten delen binnen de 90 dagen na de aanvraag alle nuttige aanvullende gegevens mee waarover zij beschikken in verband met de mobiliteit, gevraagd door het Kenniscentrum.

1) Gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP)

De volgende wijzigingen worden aangebracht:

Algemeenheden en totstandkomingsproces van het GemMP :

- De GemMP's zijn niet langer verplicht maar worden facultatief aangezien zij een operationele variant zijn van het gewestelijk mobiliteitsplan op lokaal niveau.
- Zij zullen niet langer gecombineerd worden met een milieueffectenrapport (MER) maar met een openbaar onderzoek.

Inhoud van het facultatieve GemMP: Het moet meer operationeel en concreet zijn en kaderen in het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het neemt de vorm aan van een **operationeel programma** met minstens:

- de **doelstellingen** voor de uitvoering van acties die verband houden met de doelstellingen van het GewMP;
- een eventuele raming van de **budgettaire middelen** die voor de acties zullen worden toegewezen; en
- **tijdsindicatoren** om te anticiperen op de mate waarin de acties zijn verwezenlijkt en deze te evalueren.

Opstelling van het GemMP: Brussel Mobiliteit zal de gemeenten die dat wensen ondersteunen bij het opstellen van hun GemMP.

Evaluatie van de uitvoering van het GewMP op gemeentelijk niveau: De gemeente moet informatie verstrekken en de uitvoering van het GewMP op haar grondgebied evalueren (los van het GemMP, waarvoor geen specifieke opvolging vereist is). Deze informatie zal door het Kenniscentrum worden geanalyseerd om een volledig verslag en specifieke beoordelingen voor de regering op te stellen.

Wijziging van het GemMP:

Een gemeente wijzigt haar GemMP, hetzij op eigen initiatief, na de regering te hebben geïnformeerd, hetzij na een wijziging van het GewMP die de aanpassing van het GemMP noodzakelijk maakt.

2) Uitvoering van het GewMP op (boven)lokaal niveau - Het lokale mobiliteitscontract

Het lokale mobiliteitscontract beoogt de samenwerking tussen het gewest en een of meer gemeenten om maatregelen op een grotere lokale schaal dan slechts voor een enkele gemeente mogelijk te maken. Deze schaal kan bijvoorbeeld een netwerk of de wijk zijn en zich uitstrekken over meerdere gemeenten. Het overleg tussen de gemeenten is essentieel, vooral wanneer ontwikkelingen nodig zijn op het grondgebied van verschillende gemeenten of op zowel gewestelijke als gemeentelijke wegen.

Het idee is om naast het Good Move-plan een meer wettelijk kader te hebben voor de stabiliteit van de maatregelen en om een goede uitvoering ervan te garanderen.

De ordonnantie neemt de basisprincipes van dit kader over. De praktische regels voor de werking van de LMC's zullen in een uitvoeringsbesluit kunnen worden opgenomen en zullen worden gedefinieerd in overleg met de gemeenten.

Het LMC werd ingevoerd door het regeringsbesluit van 25 maart 2021 tot goedkeuring van het gewestelijk mobiliteitsplan (GewMP). Het is meer bepaald de bedoeling de wijken rustiger te maken en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, wat essentiële maatregelen zijn van het gewestelijk mobiliteitsplan.

3) De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC)

Het doel is **de taken en de rol van de commissie te verduidelijken om te zorgen voor een opvolging van het mobiliteitsbeleid en de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan** (aanbevelingen, adviezen, rol als ontmoetingsplatform om van gedachten te wisselen over de aandachtspunten). De adviezen zullen niet bindend zijn, ondanks de verplichting om projecten aan hen voor te leggen. Het kader zal legaler zijn. Er is al een besluit klaar.

In de ordonnantie staat verder:

- In welke gevallen de Gewestelijke Mobiliteitscommissie advies uitbrengt en wordt de adviserende rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie nader omschreven.
- De regering is verplicht het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie in te winnen over voorontwerpen van ordonnanties, ontwerpbesluiten en projecten en plannen die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit, verkeersveiligheid en openbare werken of die een aanzienlijke impact hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren.
- Elk lid van de regering kan elk ontwerp voor advies en informatie voorleggen aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.
- De minister(s) of staatssecretaris(sen) die bevoegd is/zijn voor mobiliteit, verkeersveiligheid en/of openbare werken, leggen aan het begin van elk kalenderjaar na de goedkeuring van de begroting hun verwezenlijkingen, projecten en prioriteiten aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie voor.
- De Gewestelijke Mobiliteitscommissie kan alle personen of deskundigen raadplegen of horen op vraag van meerdere leden.

4) Verwerking van persoonsgegevens

Persoonsgegevens mogen alleen worden verzameld met het oog op de uitwerking en de opvolging van het mobiliteitsbeleid.

5) Codificatie

De ordonnantie machtigt de regering tot één enkele codificatie met een hiërarchie van wetteksten, teneinde een reeks wetsbepalingen en hun uitvoeringsbesluiten met elkaar in overeenstemming te brengen, met het oog op een formele vereenvoudiging. Deze procedure moet zorgen voor een betere leesbaarheid en derhalve voor meer rechtszekerheid betreffende alle reglementeringen in verband met mobiliteit.

6) Wijzigingsbepalingen

Deze artikelen wijzigen het BWRO om de overeenstemming en samenhang met het GewMP van de instrumenten waarin het BWRO voorziet, te versterken. De verwijzing naar de ordonnantie van 26 juli 2013, die wordt ingetrokken, wordt vervangen door een verwijzing naar deze ordonnantie.

a) **Inbreng van de expertise van Brussel Mobiliteit tijdens de overlegcommissie (OC) en de projectvergadering.**

De regering heeft voorgesteld dat Urban.Brussels Brussel Mobiliteit betreft bij de overlegcommissies, en ook bij projectvergaderingen wanneer Brussel Mobiliteit of Urban.Brussels dat relevant acht.

b) **Andere wijzigingen van het BWRO die moeten worden toegepast als gevolg van de verschillende wijzigingen aangebracht in deze ordonnantie:**

- **Afstemming op het GBP:** In de oude ordonnantie was bepaald dat het GewMP voldeed aan de voorschriften van het GBP. In de nieuwe ordonnantie wordt toegevoegd dat het GBP wordt ontwikkeld in overeenstemming met de in het GewMP beschreven mobiliteitsnetwerken, aangezien dit deel uitmaakt van het regelgevend deel.
- **Afwijking van het GewMP:** er worden codes toegevoegd in het BWRO om de overeenstemming te garanderen met het GewMP wanneer aanvragen voor SV afwijkingen van het GewMP impliceren. Brussel Mobiliteit staat garant voor de overeenstemming van de afwijking met het GewMP.

2. ADVIES

Evaluatie - Kenniscentrum van de mobiliteit

De ordonnantie voorziet in een Kenniscentrum voor mobiliteit ter vervanging van de referentieambtenaar, die tot taak heeft de ontwikkelingen en trends op het gebied van mobiliteit te beoordelen in het licht van de doelstellingen en de uitvoering van de acties.

Deze algemene beoordeling zal gebaseerd zijn op informatie van de gemeenten en een voortdurende evaluatie van de gegevens. Deze evaluatie wordt mogelijk gemaakt door een website, die werkt met talrijke opvolgingsindicatoren die in het kader van de 50 acties van Good Move zijn ingevoerd.

De Commissie stelt over het algemeen vast dat het ontbreekt aan een globale evaluatie van elk gewestelijk overheidsbeleid. De operationele plannen van de overheidsdiensten en de boordtabellen bestaan weliswaar, maar zij zijn over het algemeen niet relevant omdat er wordt gewerkt met een regelmatige 'input' van gegevens die op zich vaak onvolledig zijn of zelfs onbestaande. Zelfs een eerste evaluatieniveau kan men zo niet bekomen. Nochtans zou zo'n evaluatie het mogelijk moeten maken om te bekijken wat er al dan niet werd verwezenlijkt.

Een tweede, even noodzakelijk niveau is de 'externe' evaluatie, waarbij niet alleen de al dan niet bereikte resultaten ter discussie moeten worden gesteld, maar ook het verband tussen de gebruikte middelen en de resultaten (efficiëntie) en de evolutie van de context, die kan leiden tot een herziening van de doelstellingen. De Commissie betreurt zodoende dat een kritische blik op de strategie en de globale aspecten volledig ontbreekt.

De Commissie herinnert eraan dat de geplande jaarlijkse evaluatie van het GPDO nooit heeft plaatsgevonden. Zij vraagt zich dan ook af of twee evaluaties tijdens één legislatuur niet wat veel is, aangezien de mobiliteitsproblematiek sterk evolueert. De Commissie steunt het evaluatieprincipe, maar liever in het jaar vóór de verkiezingen. Zo kan de volgende regering beginnen op basis van een reeds gemaakte en operationele evaluatie.

Anders vreest de Commissie een opeenstapeling van procedures, vooral omdat in dit stadium nog niet bekend is waaruit deze evaluatie zal bestaan.

De diagnose, die de basis vormt voor het strategisch plannen van acties, leidt tot soms zeer zware procedures die niet altijd heel operationeel zijn. De Commissie vraagt zich dan ook af of dit mobiliteitsinstrument/kenniscentrum rekening houdt met de evolutiefactoren, en met andere transversale thema's en de effecten van het strategische mobiliteitsplan in het licht van het GPDO.

*De Commissie is van mening dat de evaluatie niet alleen betrekking heeft op de evolutie van de mobiliteit als zodanig, maar ook op de wijze waarop deze het leven van de ondernemingen en het milieu beïnvloedt. Daarom pleit zij voor een **transversale evaluatie** die in het besluit tot vaststelling van de taken van het Kenniscentrum moet worden gespecificeerd. In haar advies over [het herstelplan na covid](#) pleitte de Commissie voor een betere coördinatie van het gewestelijk beleid en de uitvoering daarvan.*

De Commissie merkte op dat de samenstelling van de GMC is aangepast, door het toevoegen van vertegenwoordigers van Perspective en Equal Brussels voor meer transversaliteit en transparantie.

*Zij plaatst echter vraagtekens bij **de onafhankelijkheid van deze evaluatie** en de objectiviteit van dit Kenniscentrum. Het is niet gezond dat overheidsinstanties zowel bij de uitvoering als bij de evaluatie betrokken zijn. De overheid moet informatie verschaffen en instaan voor de gegevensverwerking. De evaluatie is alleen geloofwaardig als zij onafhankelijk verloopt.*

De Commissie is daarom van mening dat het verstandiger, en zelfs noodzakelijk is, om dit door externe deskundigen te laten beoordelen. Dit zou bijvoorbeeld de rol kunnen zijn van een wetenschappelijk comité (onder leiding van de GMC), dat de link kan leggen met andere landen en met andere belangrijke kwesties waarmee rekening moet worden gehouden. De Commissie stelt voor om een wetenschappelijk begeleidingscomité op te richten.

Net zoals in het BWRO de nieuwe regering bij een nieuwe legislatuur verplicht is een positie in te nemen ten opzichte van plannen zoals het GPDO, meent de Commissie dat dit nuttige beginsel ook op het GewMP kan

worden toegepast. Dit zou het plan gewicht geven en vertrouwen in het planningsproces zoals voor het GPDO (het parlement heeft een ordonnantie aangenomen om het bestaande GPDO te herbevestigen).

Erfgoed-, esthetische en ecologische aspecten

Wat de indicatoren en transversale kwesties betreft, merkt de Commissie op dat de openbare wegen altijd worden benaderd vanuit het oogpunt van hun functionaliteit, terwijl geen rekening wordt gehouden met het esthetische/erfgoed-/ecologische aspect (stedelijke vormgeving en de praktische regels daarvan: verven signalisatie, voetpadverbredingen, ...).

De Commissie is van mening dat deze aspecten moeten worden geïntegreerd als algemene beginselen die het kader vormen voor de ordonnantie, ook op het vlak van de mobiliteit, vooral omdat voor sommige inrichtingswerken in bepaalde gevallen geen vergunning nodig is.

Zij herinnert eraan dat de meeste verkeerswegen die voor het gewest van belang zijn, in het GBP zijn opgenomen als 'structureerende ruimten' (24), waarbij wordt bepaald dat de wegen met bomen op een continue en regelmatige wijze moeten worden beplant.

Tevens wordt eraan herinnerd dat een groot aantal gewestelijke en gemeentelijke wegen in het GBP zijn opgenomen als 'ZICHEE' (zones van cultureel, historisch, esthetisch of verfraaiend belang, 21).

Deze twee aspecten worden opgenomen en aangevuld in het GPDO. Zie kaarten 7 - 'erfgoedgebieden' en 9 - 'netwerk van structureerende erfgoedassen' in het kaartenboek van het GPDO.

Begrotingsaspect in het kader van de GemMP en de middelen voor samenwerking tussen het gewest en de gemeenten.

De Commissie beveelt aan dat de regering de mogelijkheid krijgt (in het besluit) om subsidies toe te kennen die beperkt zijn in de tijd, naar het voorbeeld van de wijkcontracten (om te voorkomen dat onnodig budgetten worden aangesproken en om de gemeenten aan te moedigen snel nuttige investeringen te doen).

Afstemmen van de strategische, operationele en regelgevende delen.

Good Move is een plan met algemene principes met daarnaast specifieke plannen zoals samenwerkingen tussen de gewesten en gemeenten of de tram-, bus-, goederen- en fietsplannen, ... Al deze plannen maken niet het voorwerp uit van een publieke raadpleging en worden niet besproken.

Artikel 16 (hoofdstuk II, afdeling 4) bepaalt dat de regering ter informatie aanvullende thematische plannen (actieplannen, draaiboeken, enz.) kan aannemen. Artikel 16 zou moeten worden verduidelijkt en vermelden welke thematische plannen worden beoogd.

De Commissie vraagt dat over deze specifieke plannen vooraf een **uitgebreide openbare raadpleging wordt gehouden**, ook met de lokale sociaal-economische actoren, **en dat deze wordt onderbouwd met grondige studies**. Na de openbare raadpleging zou het verstandig zijn de adviesorganen te raadplegen.

De Commissie buigt zich ook over **de samenhang tussen het** strategisch, operationeel en regelgevend deel.

Zij benadrukt dat voor Good Move reeds de vraag is gerezen hoe ver men moet gaan met het operationaliseren en definiëren van zeer concrete tram-/bus-/metroprojecten.

De Commissie benadrukt dus het belang van **coherente plannen** voor de strategische aspecten die een algemene impact hebben op de ontwikkeling van het gewest. Zij betreurt het dat er niet werd gesproken over

het feit dat de mobiliteitsaspecten van de kaarten niet langer onder de bevoegdheid van het GBP vallen, maar onder die van de mobiliteitsstrategie. Zij herinnert ons eraan dat het GBP hiërarchisch altijd voorrang geniet en dat als er iets moet worden veranderd, daarom in bepaalde situaties eerst het GBP moet worden veranderd.

De Commissie is van mening dat de relatie tussen de plannen en wat onder het ene of het andere plan valt, moet worden verduidelijkt, ook al voldoen deze plannen aan het GPDO.

Zij stelt dat Good Move gericht is op mobiliteitsnetwerken en niet gaat over de grond of de bestemming. De Commissie vindt dat logistieke kwesties ook via het GewMP moeten worden aangepakt, met specifieke acties.

Relatie gewest / gemeenten

De Commissie is van mening dat voorzichtigheid geboden is aangezien de GemMP niet langer verplicht zijn. De gemeenten zouden de mobiliteitsdimensie in hun GemOP moeten kunnen integreren.

*De Commissie wijst op het belang van de **relatie tussen het gewest en de gemeenten**: de mobiliteit beperkt zich niet tot de lokale netwerken en contracten. Gezien de configuratie van de Brusselse gemeenten moeten de GemMP in overleg met de buurgemeenten worden opgemaakt. Zo zou de Commissie het interessant vinden om zoals in andere landen, in overleg met de verschillende actoren op deze as op een transversale manier **verkeersascontracten** op te stellen, met een programma voor stedelijke centra. Een globale visie op de as maakt het mogelijk de relevantie ervan te beoordelen en ervoor te zorgen dat de uitvoering ervan aan de doelstellingen beantwoordt. Zij herinnert aan de toenmalige **wegcontracten**, die zorgden voor synergie op elk gebied: stedelijke en commerciële herwaardering, verbetering van de openbare ruimte en de mobiliteit, ecologisch kader, enz.*

Ook op grootstedelijk niveau moet met dit principe rekening worden gehouden. De Commissie steunt het beginsel van de grootstedelijke gemeenschap, maar bij gebrek aan een politieke concretisering zou een eerste manier erin bestaan om samenwerkingsprojecten tot stand te brengen. Naburige gemeenten moeten worden betrokken bij transgewestelijke projecten (bv. buslijnen, trams, fietsGEN).

De Commissie wijst erop dat het gewestelijk beleid moet zorgen voor de nodige samenhang en voor de onmisbare koppelingen in het kader van de lokale ontwikkeling (wijkcontracten, RPA).